

1971 சூலை 1]

இணைப்பு 3.

[41-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குப்பைக் காண்க]

தமிழ்நாட்டிலுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம், சேது சமுத்திரத் திட்டம் உட்பட சிறு துறைமுகங்களின் 1970-71-ம் ஆண்டுப் பணி பற்றிய ஆய்வுரை.

தமிழ்நாட்டில், கடலூர், நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி ஆகிய இடங்களில் மூன்று நடுத்தரத் துறைமுகங்கள் உள்ளன. இவை தவிர பரங்கிப்பேட்டை, தொண்டி, பாம்பன், ராமேஸ்வரம், கீழக்கரை, குலசேகரப்பட்டினம், கொளச்சல், வேப்பலோடை, கன்னியாகுமரி ஆகிய ஒன்பது இடங்களில் சிறு துறைமுகங்கள் உள்ளன.

2. மாநிலத் துறைமுகத் துறையின் செலவு, மாநிலச் சிறு துறைமுகங்கள் நிதி, மாநில ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக் கட்டண நிதி, மாநிலக் கப்பல் வழிகாட்டுக் கட்டண நிதி (State Pilotage Fund) ஆகியவற்றிலிருந்து சரிக்கட்டப்படுகிறது. சிறு துறைமுகங்கள் நிதி, இம்மாநிலத் துறைமுகங்களுக்குப் பொது வானதாகும். இத்துடன் ஒவ்வொரு துறைமுகத்திற்கும் தனித் தனியாக ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக் கட்டண நிதிகள் உள்ளன. கடல், துறைமுக நிதிகளை இம் மாநிலத் தொகுதி நிதியுடன் இணைக்க வேண்டுமென்று கொள்கை அளவில் அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இதைச் செயல்படுத்த அவசியமான சட்டம் கொண்டு வரப்படும்.

3. தூத்துக்குடியில் தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகம் சட்டப்படி நிறுவப்பட்டுள்ள வாரியத்தினால் தொடர்ந்து நிர்வகிக்கப்படுவதும், தூத்துக்குடியில் பெரிய துறைமுகம் ஒன்று உருவாக்கப்பட்டு மேம்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. புதிய துறைமுகம் செயல்படத் தொடங்கும்போது, தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகத்தின் நிர்வாகம் புதிய பெரிய துறைமுகத்தின் நிர்வாகத்துடன் இணைக்கப்பட்டு, புதிய துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்படும்.

ஏற்றுமதி, இறக்குமதிக்கு ஏற்றதும், படகுகள் நிற்பதற்குரிய வசதியுடனும் உள்ள அலை தாங்கிகளால் நன்கு பாதுகாக்கப் படுவதுமான 500 அடி நீளம் உள்ள ஒரு துறைமுகம் மாநில அரசின் பொதுப்பணித் துறையால் கட்டப்பட்டு வருகிறது. இதில் 13 அடி மீன்பிடி இழு படகுகள் வந்து தங்க முடியும். இந்தத் துறைமுகம் தற்போதுள்ள துறைமுகத்தின் அளவிற்குத் தெற்கே கட்டப்பட்டு வருகிறது. இது முக்கியமாக மீன்பிடிக்காரியங்களுக்கு மட்டுமே பயன்படும். இது 1972 இறுதிக்குள் கட்டி முடிக்கப்படுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கென்று துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகத்தின் நிலத்திலிருந்து 4.73 ஏக்கர் நிலத்தை தூத்துக்குடி துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகம் ஒதுக்கியுள்ளது.

[1971 சூலை 1]

4. வளர்ச்சித் திட்டங்கள்.—தமிழ் நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்கள் சம்பந்தப்பட்ட வளர்ச்சித் திட்டங்கள் பொதுப்பணித் துறையுடன் இணைக்கப்பட்ட கடல் துறைப் பணிகள் சரகத்தால் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் முடிவுறாத வேலைத் திட்டங்களின் தொடர்ந்த முன்னேற்றம்.

கடலூர் துறைமுகம்.—இது மத்திய அரசுத் திட்டமாகும். இதில் இருவித பணிகள் அடங்கும். ஒன்று ஆற்றை ஓரிடத்தில் நிலையாக்கும் பணி, இரண்டாவது அலைதாங்கிகள் கட்டுதல், ஆற்றை ஓரிடத்தில் நிலையாக்கும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. அலைதடுப்புச் சுவர்கள் கட்டுவதற்கான வடிவமைப்பில் மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளது. அதற்குப் பதிலாக, கான்கிரீட் கடற்பாலம் ஒன்றின்மீது மனிக்கு 350 டன் இணைந்த கொள்ளளவு கொண்ட இரண்டு மணல்வாரி பம்புகளை அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. கான்கிரீட் கடற்பாலம் இப்போது கட்டப்பட்டு வருகிறது. இருப்பில் ஒரு மணல்வாரி பம்பு இருக்கும்படியாக இரண்டு மணல்வாரி பம்புகள் பெறப்பட்டுள்ளன. மின்விசை மாற்றி வாங்கப்படவிருக்கிறது. இத்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 139.24 லட்சம். 1971 மார்ச் 31-ம் நாள் வரையில் ஏற்பட்ட செலவு ரூ. 100.50 லட்சம். பின் இணைப்பில் விவரிக்கப்பட்டுள்ள கடலூர் சம்பந்தப்பட்ட திட்டங்கள் 1971-72-ல் நிறைவேற்றப்படும்.

தூத்துக்குடித் துறைமுகம்.—தூத்துக்குடி துறைமுகத்தில் உள்ள சரக்குத் துறை தற்பொழுதுள்ள வசதிகளுடன் ஆண்டு ஒன்றுக்கு, 8 லட்சம் முதல் 10 லட்சம் டன் கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளுவதற்கு ஏற்ற முறையில் அமைந்துள்ளது. சரக்கு ஏற்றிச் செல்வதற்கான சிறு படகை கடற்கரைக்கும் கப்பலுக்கும் இடையில் இழுத்துச் செல்வதற்காக மூன்று இயந்திர இழு படகுகளும், பயணிகள் ஏற்றிச் செல்வதற்காக புதிய மர இயந்திரப் படகு ஒன்றும் வணிகர்களின் பயனுக்காக கிடைக்கின்றன. படகுகளிலிருந்து தூறு அகற்றிய வண்டலைப் பம்பு மூலம் வெளியகற்றுவதற்கென துறைமுகத்தில் ஒரு இயந்திரம் செயல்பட்டு வருகின்றது. படகு செல்வதற்கான கால்வாயை ஆழப்படுத்துவதற்காகத் துறைமுகத்திற்கு இறைப்புத் தூறு வாரும் இயந்திரம் ஒன்றைப் புதிதாக வாங்கும் செயற்குறிப்பு ஒன்றும் உள்ளது.

தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம்—பணி முன்னேற்றம் குறித்த ஆய்வுரை.—1. பொது.—தற்பொழுதுள்ள தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் தென்கிழக்கில் “மூயல் தீவிற்கு” அப்பால் ஆழ்கடல் துறைமுகம் ஒன்று ரூ. 21.40 கோடி செலவில் கட்டுவதற்கு இந்திய அரசின் கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தால் நிர்வாக ஏற்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இத்திட்டத்தின் முதற் கட்டத்தில் 30 அடி அழி ஆழம் அளவுள்ள கப்பல் தங்குமிடம் கட்டுவதற்கும்

1971 சூலை 1]

துணைவசதிகளைச் செய்வதற்கு மட்டும் ரூ. 21.76 கோடி செலவிற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டது. இத் திட்டம் மத்திய அரசுத் திட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வேலைத் திட்டத் தைத் தமிழ்நாடு அரசு, அரசியலமைப்பின் 258- பிரிவின்கீழ் இந்திய அரசிடம் ஒப்படைத்துள்ளது.

II. முன்னேற்றம்—(a) கடற்கரைப் பணிகள்.—நிலம் கையகப் படுத்துதல், துறைமுக எஸ்டேட்டில் சாலைகள் அமைத்தல், பணியாளர்கள் குடியிருப்புகள் கட்டுதல். கள அலுவலகங்கள், துறைமுக எஸ்டேட்டில் நீர்வழங்கு வசதிகள், சழிவுநீர் அகற்றும் வசதிகள், மின்சக்தி வழங்கல், துறைமுகத்திற்கும், பாறை வெட்டும் பகுதிக்கும் ரயில் பாதை அமைத்தல் போன்ற எல்லா தொடக்கப் பணிகளும் முடிவு பெற்றுள்ளன.

(b) கரைக்கு அப்பால் செய்யும் பணிகள்—

1. வடக்கு அலை தடுப்புச் சுவர்.—வடக்கு அலை தடுப்புச் சுவர் எல். எஸ். 1775 மீட்டர் நீளம் வரை எல்லா வகையிலும் அமைக்கப் பட்டுள்ளது. மேலும் எல்.எஸ். 1775 மீட்டரிலிருந்து எல்.எஸ். 4142 மீட்டர் வரை அதாவது கடைசி வரையுள்ள பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. எல்.எஸ். 2051 மீட்டர் வரை மையப் பகுதிப் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

2. தெற்கு அலை தடுப்புச் சுவர்.—தெற்கு அலைதடுப்புச் சுவர் எல். எஸ். 1830 மீட்டர் நீளம் வரை எல்லா வகையிலும் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், எல்.எஸ். 1830 மீட்டரிலிருந்து எல். எஸ். 3797 மீட்டர் வரை (அதாவது கடைசி வரை) மேற்கொண்டும் பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. எல். எஸ். 2330 மீட்டர் வரை மையப் பகுதி அமைப்புப் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

3. அணுகு சாலை சீரமைத்தல்.—தெற்கு அலைத்தடுப்புச் சுவருக்கு அடுத்துள்ள அணுகுசாலை, கடற்கரையிலிருந்து 81 மீட்டர் அகலத்திற்கு எல்.எஸ். 666 மீட்டர் நீளத்திற்கும் 61 மீட்டர் அகலத்திற்கும் எல்.எஸ். 666 மீட்டரில் இருந்து எல்.எஸ். 1327 மீட்டர் நீளத்திற்கு அமைக்கப்பட்டுள்ளது. எல்.எஸ். 1327 மீட்டருக்கு அப்பால் எல்.எஸ். 2632 மீட்டர் நீளத்திற்கும் (சரக்குத் துறைப்பகுதியின் ஆரம்பம்), உள்ள பகுதியை, சரக்குத் துறைக்கு சாலைகள் அமைத்தல், ரயில் பாதை அமைத்தல் போன்ற பணிகளை மேற்கொள்வதற்காகப் பண்படுத்துவதற்கான ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் பெறப்பட்டுள்ளன. ஒப்பந்தப் புள்ளிகளை இந்திய அரசின் கப்பல் போக்குவரத்துத் துறை முடிவு செய்த பின்னர் இப்பணி நிறைவேற்றப்படும்.

1971 மார்ச் திங்கள் முடிய இதுவரை இந்தத் திட்டத்திற்காக செலவழிக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 16.20 கோடியாகும் (மொத்தத்தில்). 1970-71-ஆம் ஆண்டிற்கு மானியமாக ரூ. 4.25 கோடி தொகை ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

[1971 சூலை 1]

1972-ம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்களுக்குள் இரண்டு கப்பல் தங்குமிடங்களையும். 1973 மார்ச் திங்களுக்குள் மற்ற இரண்டு கப்பல் தங்குமிடங்களையும் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. தற்போது, தெற்கு அலை தடுப்புப் பகுதியில் நாள் ஒன்றுக்கு சுமார் 3,000 டன் கற்களும், வடக்கு அலை தடுப்பு பகுதியில் நாள் ஒன்றுக்கு சுமார் 1,000 டன் கற்களும் போடப்படுகின்றன. திட்டமிட்ட நாளுக்கு முன்பாக இத் திட்டத்தை முடிப்பதற்காக கற்கள் போடுவதன் அளவை நாள் ஒன்றுக்கு 5,000 முதல் 6,000 டன் வரை அதிகரிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மாநில அரசு நிறைவேற்றும் பணிகள்.

தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் சம்பந்தமான ஆயத்த முன் பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் மாநில அரசு குறிப்பிடத்தக்க அளவுக்கு உதவியளித்துள்ளது. சாலை போடுதல், நீர் வழங்குதல், மின்சார வசதி செய்து தருதல் முதலிய வசதிகள் உட்படத் துறைமுகப் பகுதிக்கு வேண்டிய வசதிகள் அனைத்தையும் தன் செல்லிலேயே செய்து தரவும் அது தொடக்கத்திலேயே ஒப்புக் கொண்டது.

துறைமுக வேலை முடிவதில் ஏற்படும் முன்னேற்றத்துடன் துறைமுகத்தையொட்டி தொழிற் பிரிவுகள் திட்டமிட்ட முறையில் அமையும் வகையில் சுமார் 5,000 ஏக்கர் தொழிற்சாலைத் தேவைக்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. பண்படுத்திச் சீர்படுத்தும் காரியத்திற்காக மண் எடுப்பதெற்கென 1,049.47 ஏக்கர் நிலப் பரப்பை அவர்கள் கையகப்படுத்தியுள்ளனர். நிலம் கையகப் படுத்தும் வேலையை விரைவாக முடிப்பதற்கென தமிழ்நாடு அரசு, நிலம் கையகப்படுத்தும் பணியாளர்களை வேலைக்கமர்த்தியுள்ளது. இப் பணியாளர் குறித்த விகிதாச்சார செலவு துறைமுக நிர்வாகத்தால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது.

துறைமுகத்திற்குள் செல்லவும் துறைமுகத்திலிருந்து வெளியேறவும் போக்குவரத்து எளிதாக நடைபெறும் நோக்கத்துடன், தமிழ் நாடு அரசு தனது செலவில் துறைமுக எல்லைக்கு வெளியே முக்கிய பாதைகளை அமைத்துள்ளது. இவை யாவும் முடிக்கப் பட்டுள்ளன.

முக்கணிக்கு அருகில் வாழவல்லானில் உள்ள தாமிரவருணி ஆற்றிலிருந்து மூன்று மில்லியன் காலன் அளவுள்ள நீரை வழங்குவதற்கான திட்டத்தை தமிழ் நாடு அரசு தொடங்கியுள்ளது. துறைமுகத்திற்காக மட்டும் ஒரு மில்லியன் காலன் நீரையும் துறைமுகப் பகுதிக்கு அடுத்து வளர்த்துவரும் தொழில் களுக்கு வழியிலுள்ள கிராமங்களுக்கு எஞ்சிய இரண்டு மில்லியன் காலன் நீரையும் வழங்கும் நோக்கத்தில் இத்திட்டம் தொடங்கப் பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 76.50 லட்சம். இத்திட்டம் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. துறைமுகத் திட்டத் திற்கும் வழியிலுள்ள கிராமங்களுக்கும் நீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. தூத்துக்குடி தொழில் பகுதிக்குத் தேவைப்படும் நீர்த்

1971 சூலை 1]

தேவையனைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக நாள்தோறும் இருபது மில்லியன் காலன் நீரை வழங்குவதற்கான ஒரு திட்டத்திற்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. முதலில் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற ரூ. 470 லட்சம் செலவாகுமென மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. திட்டப் பணிகளை பேணுதற்காக ஆண்டுதோறும் ரூ. 19.60 லட்சம் செலவாகும். ரூ. 10 லட்சம் செலவில் தூத்துக்குடி-திருச்செந்தூர் சாலையின் 3/3 மைலில் மூழ்கு பாலம் ஒன்று கட்டுவதற்கும் அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. கோரம்பள்ளம் உபரி நீர்க்காலில் ரூ. 72,000 செலவில் இடது கரைகளில் வெள்ளத் தடுப்பு அணைகளைக் கட்டவும் ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் ரூ. 7,14,500 மதிப்பீட்டுச் செலவில் எல்.எஸ். 21,000-லிருந்து எல்.எஸ். 28,000 வரை கோரம்பள்ளம் உபரி நீர்க்காலின் வலது பக்கத்தில் வெள்ளத் தடுப்பு அணைகள் கட்டுவதற்கும் ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்திற்காகும் செலவில் 50 சதவீதத்தை இந்த அரசு ஏற்றுக்கொள்ள இசைவளித்துள்ளது. எஞ்சிய மறுபாதி செலவு தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டத்தால் மேற்கொள்ளப்படும்.

சேது சமுத்திரத் திட்டம்—இந்தியாவின் மேற்குக் கரையையும் கிழக்குக் கரையையும் இணைக்கும் கடற்பாதையின் நீளத்தைக் குறைக்கும் பொருட்டும் மேம்படுத்தும் நோக்கத்திலும் மன்னார் வளைகுடாவை பாக்க விரிகுடாவுடன் இணைப்பதே சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இதனால் 30 அடி அழிந்த ஆழம் அளவுள்ள கப்பல்கள், இலங்கையைச் சுற்றியும் அதன் தென் முனையைச் சுற்றியும் வளைந்துப் போவதைத் தவிர்ப்பதுடன், சுற்றி வளைத்துக்கொண்டு போகும் இலங்கை வழியில் சில சமயம் சமூகாற்றும், புயலும் விசுவதால் இக்கடற்பாதையை அபாயமின்றிப் பயன்படுத்தவும் முடியும்.

இத் திட்டத்தில் வளம் பெறக்கூடிய தன்மை பற்றி இறுதி ஆய்வுகள், இந்தக் காரியத்திற்காக 1965-ம் ஆண்டு மே திங்களில் இந்திய அரசால் நியமிக்கப்பட்ட ஆலோசகர் திரு. சி. வி. வெங்கடேஸ்வரன் அவர்களால் நடத்தப்பட்டன. அவர் சிறப்புப் பொறியியல் சரகம் ஒன்றுடன் ஆய்வுகளை முடித்து, 1968-ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் இந்திய அரசுக்கு அவரது அறிக்கையை பணிந்தனுப்பினார். இத்துடன், இத்திட்டத்தின் பொருளாதார ஒப்பேறு நிலை குறித்து தனியான அறிக்கை ஒன்றை சேது சமுத்திரத் திட்ட, திட்ட அதிகாரி திரு. ஆர். நடராஜன், ஐ.ஏ.எஸ் அவர்களது அறிக்கையும் அனுப்பப்பட்டது.

அந்த அறிக்கையில், சேது சமுத்திரத் திட்டம் பொருளாதார வகையில் ஏற்புடையதெனவும் தொழில் நுட்ப வகையில் சாத்தியமானதெனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இக்கால்வாயின் பல்வேறு இணைப்புகள் குறித்துக் கருதப்பட்டன. இரண்டு இணைப்புகள் அதாவது—(1) மண்டபம் இணைப்பு, (2) இராமேஸ்வரம் ஆகிய இரண்டும் சாத்தியமாகுமெனக் கண்டறியப்பட்டது. இந்த

[1971 சூலை 1]

இரண்டு இணைப்புகளில் இராமேஸ்வரம் இணைப்பு மண்டபம் இணைப்பைக் காட்டிலும் குறைந்த தொலைவுடையதும் குறைந்த செலவுடையதும் ஆகும். (மண்டபம் அமைப்பின் நீளம் 144,400 அடி, இராமேஸ்வரம் அமைப்பின் நீளம் 43,700 அடியாகும்.) இதற்கு மதிப்பீட்டுச் செலவு முறையே ரூ. 55.60 கோடி, ரூ. 37.50 கோடியாகும். எனவே, இராமேஸ்வரம் இணைப்புத் திட்டமே இந்த அறிக்கையில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இந்தக் கால்வாய் திறக்கப்பட்ட பின்னர் ஒன்று அல்லது இரண்டு ஆண்டுகளுக்குள் ரூ. 162 லட்சம் நிகர வருவாய், பெரும்பாலும் அன்னியச் செலாவணியில் கிடைக்கலாமென எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆலோசகரால் அளிக்கப்பட்ட புலன் ஆய்வுகள், கீழ்க்கண்ட முடிவுகளுக்கு வழி கோலுகின்றன--

(i) இந்தத் திட்டம் தொழில் துட்ப முறையில் ஏற்புடையதென்றாகும்.

(ii) மண்டபத்தில் ஒன்றும், இராமேஸ்வரத்தில் ஒன்றுமாக இரண்டு மாற்று இடங்கள் குறுக்கு வழிகளுக்காக ஆலோசனையில் இருந்தன. இவை இரண்டு பற்றியும் ஆய்வு செய்யப்பட்டது. அதன் மூலம் கீழ்க் கண்டவாறு அறியப்பட்டது--

(a) மணல் திட்டில் கடல் கொந்தளிப்பு காரணமாக மண்டபம் வழியை அமைப்பது கடினமானதாகும். ஆனால் இராமேஸ்வரம் வழியில் இத்தகைய இடர்பாடுகள் ஏதும் இல்லை.

(b) இராமேஸ்வரம் வழியைப் பொறுத்தவரையில், அமிழ் ஆழம் 30 அடி அளவுள்ள கப்பல் செல்வதற்கு வகை செய்யும் ஒரு திட்டத்திற்கு மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 37.50 கோடி; மண்டபம் வழியைப் பொறுத்த வரையில் கமார் ரூ. 55.60 கோடியாகும். இராமேஸ்வரம் வழிக்கு வகை செய்தால் ரூ. 18.10 கோடி மிச்சப் படும்.

(c) அமிழ் ஆழம் 32 அடி, 35 அடி உள்ள கப்பல்களுக்கு வகை செய்யப்பட்டால், இராமேஸ்வரம் வழியைக் காட்டிலும் மண்டபம் வழிக்காகும் அதிகப்படியான செலவு இன்னும் அதிகமாயிருக்கும்.

செலவு, தொழில் துட்பக் கோணங்களில் இருந்து நோக்கினால், இராமேஸ்வரம் வழியே ஏற்றுக் கொள்ளத்தக்கதாகும் என்பது தெரிய வரும்.

(iii) மேற்கிலிருந்து வரும் எல்லாப் போக்குவரத்திற்கும் பொது மையமாக அமைந்துள்ள கன்னியாகுமரி முனையிலிருந்து சென்னை, விசாகப்பட்டினம், கல்கத்தா ஆகிய இடங்களுக்கு முறையே 353, 295, 259 கடல் மைல்களைக் குறைக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுகம் வழியாகச் செல்லும் கப்பல்களுக்குக் கூடுதலாக 81 மைல் தொலைவு குறையும்.

1971 சூலை 1]

(iv) தற்போது 30 அடி அமிழ் ஆழம் அமைக்கப்பட்டால் போதுமானதென்று தெரிகிறது. பின்னர் இது 32 அடிக்கு அதிகப் படுத்தப்படலாம். நாளாவட்டத்தில் அனுபவத்தின் மூலம் அமிழ் ஆழத்தை அதிகப்படுத்துவது பற்றி தீர்மானிக்கலாம்.

(v) நிகர ஆதாயம் படிப்படியாக உயரும். காலம் செல்லச் செல்ல ஆதாயம் பெருகும்.

சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் ஆலோசகராலும், திட்ட அதிகாரியாலும் தயாரிக்கப்பட்ட திட்ட அறிக்கை 1968-ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் இந்திய அரசுக்குப் பணிந்தனுப்பப்பட்டது. அது முதல் அந்த அறிக்கை மத்திய அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளது. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்த வேலைத் திட்டத்தைச் சேர்க்குமாறு இந்த அரசு மத்திய அரசை வலியுறுத்தி வருகிறது. இந்த அறிக்கை திட்ட ஆணைக் குழு, மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்களின் ஆய்விடுவதெனவும், அவர்களது பரிவுரைகள் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றனவெனவும் மத்திய அரசு அறிவித்துள்ளது. இத் திட்டத்திற்குக் கூடிய விரைவில் ஒப்பளிப்பு வழங்க கோரி அவ்வப்போது இந்த அரசு இந்திய அரசிற்கு நினைவூட்டி வருகிறது.

ராமேஸ்வரம் துறைமுகம்—இலங்கையிலிருந்து அதிகிகள் இங்கு வரலாம் என்று எதிர்பார்க்கப்படுவதால் இந்திய-இலங்கை வழித் தடத்தில் பாம்பனிலிருந்து தனுஷ்கோடிக்கு ரயில் பாதை மீண்டும் அமைப்பது குறித்து ஆய்வு செய்யப்பட்டது. தென்னக ரயில்வே தலைமை நிர்வாகியுடன் மாநில அரசு அதிகாரிகளின் குழு ஒன்று இந்திய-இலங்கை வழித் தடத்தில் மீண்டும் ரயில் பாதை அமைப்பது பற்றி இலங்கை அரசு அதிகாரிகளுடன் கலந்தாலோசித்தது.

இந்த அரசு கேட்டுக்கொண்டதன் மேல், இந்திய அரசின் போக்குவரத்து அமைச்சகம், தனுஷ்கோடி, ராமேஸ்வரம், ரெட்டத் தாழை அல்லது மண்டபம் வடக்கு ஆகியவற்றில் ஏதாவதொன்றில் நிலையான இந்தியா-இலங்கை கடைக்கோடிக் கப்பல் துறை ஒன்றை அமைப்பது குறித்த ஒரு ஆய்வினை மேற்கொண்டுள்ளது. கப்பல் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தின் (துறைமுகங்கள்) மேம் பாட்டு ஆலோசகரைத் தலைவராகவும், பொதுப் பணித்துறை தலைமைப் பொறியாளரை உறுப்பினராகவும், தமிழ் நாடு அரசின் மாநிலத் துறைமுக அதிகாரியை உறுப்பினர்-செயலாளராகவும் கொண்டு அமைக்கப்பட்ட குழு நிலையான கடற் பாலத்தை தனுஷ்கோடிக்குப் பதிலாக ராமேஸ்வரத்தையே அமைத்துக் கொள்ள லாமென முடிவு செய்தது. இந்த அரசால் செப்பனிட்டுச் சீரமைக்கப்பட்ட தனுஷ்கோடியிலுள்ள கடற் பாலம் கடற்படையால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட நேரிடலாம். ராமேஸ்வரத்தில் நிலையான கடற்பாலத்தை அமைப்பது குறித்து எடுக்கப்பட்ட முடிவு குறித்து குழுத் தலைவரின் இறுதி அறிக்கை இன்னும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது குறித்து ஒரு முடிவு எடுக்கப்படுகிற வரையில், இந்திய அரசு, இலங்கையிலிருந்து தாயகம் திரும்பும்

[1971 சூலை 1]

அகதிகளுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கும் நோக்கத்துடன் ராமேஸ்வரம் துறைமுகத்தில் தாற்காலிக தோணித் துறை, சுங்கச் சாவடி முதலியவற்றை ரூ. 5.50 லட்சத்திற்கு மேற்படாத செலவில் கட்டுவதற்கு இந்திய அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது.

இந்த அமைப்புப் பணிகள், 1972-ஆம் ஆண்டுத் தொடக்கத்திற்குள் முடிக்கப்படலாமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. ரயில் நிலையத்திலிருந்து புதிய மரத்தோணித் துறைக்கு ரயில் பாதை அமைக்கும் பணி தனது சொந்தச் செலவிலேயே மேற்கொள்ளப்படுமென்றும், பணிகள் யாவும் மூன்று அல்லது நான்கு திங்களுக்குள் முடிக்கப்படுமெனவும் ரயில்வே அதிகாரிகள் அறிவித்துள்ளனர்.



இணைப்பு 3-அ

1971-72-ஆம் ஆண்டுக் காலத்தில் மேற்கொள்ள எண்ணியுள்ள வேலைகள்.

திறைமுத்தின் பெயர்.	தொடர் எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.	செலவு மதிப்பீடு.	1971 மார்ச்	1971-72-ஆம் ஆண்டுக்கான
			திங்கள் வரை எதிர் பார்க்கப் படும் செலவு.	4-ஆவது திட்ட முதலீடு.

(1)

(2)

(3)

4

(5)

(6)

மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்கள்—

கடலூர் துறைமுகம் வளர்ச்சித் திட்டங்கள்.	அலைத்தடுப்பு அமைப்புக்காக கட்டுதலும் ஆற்றுப் பரிசீலிப்பணிகளும்.	1,39.24	98.34	89.00	40.90
---	---	---------	-------	-------	-------

மொத்தம் .. 139.24 98.34 89.00 40.90

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் புதிய வேலைத் திட்டங்கள்—

கடலூர்	1 தற்போதுள்ள “எர்லின்” என்றும் தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக நீருக்கடியில் 12 அங்குல அளவு உறுஞ்சு வாய் அமைப்பதையும், குழாய்த் தொடர் உடையதும் ஆகிய தூர்வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்குதல்.	15.00	4.25	15.00	10.75
(2) மரக்கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 குதிரைத் திறனுடைய இழுபடகு ஒன்றை வாங்குதல்.		7.00	இல்லை.	7.00	4.00

மொத்தம் .. 22.00 4.25 22.00 14.75

1971

ஆகவே 11

இணைப்புகள்

149

இணைப்பு 3-அ

மத்திய அரசின் கீழுள்ள வளர்ச்சி வேலைத் திட்டங்களுக்காகத் தமிழகத் துறைமுகத் துறையினர் (மூன்றாவது திட்டக் காலத்தில் நிறைவேற்றப்படாது விடுபட்ட வேலைத் திட்டங்கள்) செலவு விவரங்களைக் காட்டும் அறிக்கை.

தொடரெண்ணும், வேலைத் திட்டத்தின் பெயரும்.	மூன்றாவது திட்டக் காலத்தில் நிதி ஒதுக்கம்.		1969-70 வரை ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவு.	1970-71-ல் எதிர் பாரக் பட்ட செலவு.	1971-72-க் கான நிதி ஒதுக்கம்.	குறிப்புரை.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
		(ரூ. லட்சத்தில்.)				
டலூர் துறைமுகம்—						
அலைத்தடுப்பு அமைப்புகளைக் கட்டுதல், ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணிகள் (மதிப்பீடு ரூ. 139.24 லட்சம்).		50.00	64.00	24.31	40.90	வேலை நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1971 சூலை 1]

இணைப்பு 3-இ.

எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்கள்.

கடலூர் துறைமுகம்.

அலைத் தடுப்பு அமைப்புகளைக் கட்டுதலும், ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணிகளும்.

(ரூ. லட்சத்தில்.)

1969-70-ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்குகள்	—	—	இல்லை.
1970-71-ஆம் ஆண்டுக்கான திருத்த மதிப்பீடு	—	—	48.10
1971-72-ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு.	40.90		

ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணி 1965-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. 1971-ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் முடிவுக்குள் எல்லாப் பணிகளும் முடிவடையுமென எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. 1,200 அடி நீள உறுதிப்படுத்தப்பட்ட காங்கிரீட் கடற் பாலத்தில், 416 அடி நீளம், முடிக்கப்பட்டது. மேலும் பிற பணிகள் முன்னேற்றத்தில் இருந்து வருகின்றன. தெற்கு அலைத் தடுப்பு அமைப்புகளும் அமைக்கத் தொடங்கி பணி தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது.

புதிய திட்டங்கள்.

கடலூர் துறைமுகம்.

மாக்கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 குதிரைத் திறனுடைய இழு படகு ஒன்றை வாங்குதல்.

(ரூ. லட்சத்தில்.)

1969-70-ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்குகள்	—	—	இல்லை.
1970-71-ஆம் ஆண்டுக்கான திருத்த மதிப்பீடு	—	—	4.25
1971-72-ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	10.75		

தற்போதுள்ள ஏறத்தாழ 30 ஆண்டுப் பழக்கமுள்ள “எர்ஸ் கின்” என்னும் தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக நீருக்கடியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்குல அளவு உறுஞ்ச வாயுடையதும், குழாய்த் தொடர் உடையதும் ஆகிய தூர்வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. டீசல்ப் பொது நோக்குக் கடனின்கீழ் தூர்வாரி இயந்திரங்களை வாங்குவதற்கு அந்நியச் செலாவணி வேண்டப்படுகிறது. தூர்வாரி இயந்திரத்தின் பகுதி ஒப்படை ஏற்கெனவே பெறப்பட்டுள்ளது. அதன் உடற்பகுதி அமைப்புப் பணி சென்னை திருவாளர்கள் பின்னிக் கம்பெனி லிமி டெட்டால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. தூர்வாரி இயந்திரத் திற்கான M.A.N. பொறி கல்கத்தாவிலுள்ள கார்டன் ரிச் பணிக் களரியின் மூலம் பெறப்படுகிறது.

நாகப்பட்டினம் துறைமுகம்.

(ரூ. லட்சத்தில்.)

சரக்குக் கொட்டகை ஒன்று அமைக்க	1.11		
1969-70-ஆம் ஆண்டுக்கான கணக்குகள்	—	—	இல்லை.
1970-71-ஆம் ஆண்டுக்கான திருத்த மதிப்பீடு	—	—	0.75
1971-72-ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு.	இல்லை.		

பணி முடிவு பெற்றுள்ளது.

[1971 சூலை 1]

இணைப்பு

1960-61 முதல் 1969-70 முடியத் தமிழ் நாட்டில் உள்ள துறைமுகங்களின் துறைமுகங்களின் பெயர்.					
	1961-62.	1962-63.	1963-64.	1964-65.	
(	2)	(3)	(4)	(5)	
1 தூத்துக்குடி	8 42,533	10,25,173	9,34,893	10,50,272	
2 கடலூர்	.. ..	4,66,850	4,67,811	4,98,478	5,45,494
3 நாகப்பட்டினம்	.. ..	40,757	57,619	52,340	71,929
4 பரங்கிப்பெட்டை	.. ..	..	..	..	..
5 தொண்டி	.. ..	..	..	..	..
6 பாம்பன்	.. ..	1,420	1,478	6,129	2,094
7 தனுஷ்கோடி	.. ..	7,753	7,221	7,430	3,581
8 இராமேஸ்வரம்	.. ..	..	..	..	..
9 கீழக்கரை	.. ..	1,302	1,058	1,538	1,243
10 குளச்சல்	.. ..	..	..	14,455	25,598
11 சூலச்சேகரப்பட்டினம்	.. ..	644	252	800	150
மொத்தம்	13,61,259	15,60,612	15,16,063	17,00,361	
தூத்துக்குடி நீங்கலாக மொத்தம்.	5,18,726	5,35,439	5,81,170	6,00,089	

1971 சூலை 1]

3-ஈ

மூலமாகச் சென்ற மொத்தக் கப்பற் சரக்குகளின் அளவு (டன்கணக்கில்).

1965-66.	1966-67.	1967-68.	1968-69.	1969-70.
(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
9,93,734	9,53,880	10,80,207	9,24,295	8,00,595 + 15 யூனிட் எண்ணெய் + 1 டார் வண்டி.
4,16,440	3,97,375	2,40,370	1,96,455	1,53,651.5 + 400 பைகள்.
72,162	91,179	1,11,331	1,45,890	44,621.5
..	..	..	..	..
..	2	15	..	..
8,152	7,436	10,245	9,806	8,106
..	திறைமுகம் மூடப்பட்டது.			
..	..	..	1,600	1,227
4,795	436	922	12,492	11,494
26,900	29,220	39,413	38,400	36,200
..	..	..	..	..
15,22,183	14,79,538	14,82,503	13,36,638	10,55,894
5,28,449	5,28,658	4,02,296	4,12,343	2,52,209 +

+ 15 யூனிட் எண்ணெய், 1 கோட்டார் வண்டி, 400 கோண்ப் பைகள்.